



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Legal review of the nature, structure and formation of protection and compensation insurance clubs in the domestic and international arena

E. Sarkhosh

Department of Private Law, School of Law, Imam Sadiq University (AS), Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Article History

Received: 10 May 2017

Revised: 15 June 2017

Accepted: 26 February 2019

Keywords

*Protection and Indemnity Clubs;
Maritime Insurance; Mutual
Associations; P&I Insurance
Structure.*

ABSTRACT

The shipping industry is considered one of the most important and efficient fields in the world. Due to the fact that various accidents always threaten this industry, the fear of losses caused by these accidents has led to the adoption of methods to compensate these losses, especially through the insurance industry. Despite the expansion of the activities of the marine insurance industry, there are still a group of risks and risks that ordinary marine insurance companies do not provide coverage for due to the high cost of these risks; But on the other hand, the commonness of these risks has caused the ship owners to form non-profit clubs that can compensate for these losses and protect their assets as much as possible. Today, due to the efficiency of these clubs and the existence of legal and international requirements, shipping companies are forced to draw up contracts and benefit from the services and coverage provided by these clubs. Our country has not been exempted from this rule due to the existence of a large fleet, the level of mobility and activity of the ports and the special geographical location. Therefore, considering the importance of these clubs, in this article we will analyze their nature, structure and characteristics, which according to the author of the registration of support and compensation clubs in the form of a non-profit organization and what happened in practice in the case of the only Iranian support and compensation club from a legal point of view It is not correct and the correct format in which support and compensation clubs can be formed and operate is the format of a joint stock company.

*Corresponding Author:

Email: sarkhosh313@yahoo.com

DOI: [10.22056/ijir.2019.01.05](https://doi.org/10.22056/ijir.2019.01.05)



بررسی حقوقی ماهیت، ساختار و نحوه شکل‌گیری کلوپ‌های بیمه‌ حمایت و غرامت در عرصه داخلی و بین‌المللی

احسان سرخوش

گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه امام صادق (ع)، تهران، ایران

چکیده:

صنعت کشتیرانی در عرصه جهانی از جمله مهم‌ترین و کارآمدترین حوزه‌ها تلقی می‌شود. با توجه به اینکه همواره حوادث مختلف این صنعت را مورد تهدید قرار می‌دهد لذا بیم خسارات ناشی از این حوادث منجر به اتخاذ شیوه‌هایی برای جبران این خسارات به‌ویژه از طریق صنعت بیمه شده است. علی‌رغم گسترش فعالیت‌های صنعت بیمه دریایی هنوز دسته‌ای از ریسک‌ها و خطرات وجود دارند که شرکت‌های بیمه دریایی معمولی به علت پرهزینه‌بودن این ریسک‌ها پوششی برای آن‌ها ارائه نمی‌دهند؛ اما از طرفی رایج‌بودن این خطرات باعث شده است مالکان کشتی‌ها خود اقدام به تشکیل کلوپ‌هایی طرفینی بدون اهداف انتفاعی کنند که بتوانند این خسارات را جبران کرده و تا حد امکان از دارایی‌های خود حفاظت کنند. امروزه به دلیل کارآمدی این کلوپ‌ها و وجود الزامات قانونی و بین‌المللی، شرکت‌های کشتیرانی ناگزیر از تنظیم قرارداد و بهره‌مندی از خدمات و پوشش‌های ارائه‌شده توسط این کلوپ‌ها هستند. کشور ما نیز به دلیل وجود ناوگان گسترده، میزان تحرک و فعالیت بندرها و موقعیت جغرافیایی خاص از این قاعده مستثنا نبوده است. لذا با توجه به اهمیت این کلوپ‌ها، در این نوشتار به تحلیل ماهیت، ساختار و ویژگی‌های آن‌ها می‌پردازیم که به نظر نگارنده ثبت کلوپ‌های حمایت و غرامت در قالب مؤسسه غیرانتفاعی و آنچه در عمل در مورد تنها کلوپ حمایت و غرامت ایرانی رخ داده از لحاظ حقوقی صحیح نیست و قالب صحیحی که کلوپ‌های حمایت و غرامت می‌توانند در آن شکل گرفته و اقدام به فعالیت کنند قالب شرکت سهامی است.

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۶

تاریخ داوری: ۲۵ خرداد ۱۳۹۶

تاریخ پذیرش: ۰۷ اسفند ۱۳۹۷

کلمات کلیدی

کلوپ‌های بیمه حمایت و غرامت

بیمه دریایی

مؤسسات متقابل

ساختار بیمه حمایت و غرامت

*نویسنده مسئول:

ایمیل: sarkhosh313@yahoo.com

DOI: 10.22056/ijir.2019.01.05

از گذشته‌های دور، بیم از خسارت ناشی از حوادث باعث شده است متناسب با شرایط و امکانات موجود، اشخاص به شیوه‌ها و ابزارهایی برای کاهش حداکثری این خسارات روی آورند. تمسک به بیمه همواره یکی از کاربردی‌ترین این ابزارها بوده است. اصولاً وقایعی که پوشش بیمه‌ای در مقابل آنها اخذ می‌شود غیرقابل پیش‌بینی هستند؛ لذا مالکان، مسئولیتهای خود را در مقابل اشخاص ثالث به بیمه‌گران منتقل می‌کنند. برای اولین بار بیمه از قرن پانزدهم میلادی در زمینه حمل‌ونقل دریایی کالا در کشورهای مدیترانه‌ای، مشخصاً در ایتالیا، ظهور کرد (Birds, 2001, p.14).

محققان معتقدند بیمه دریایی که در اواسط قرون وسطی پا به عرصه وجود نهاده است، از جمله قدیمی‌ترین رشته‌های بیمه است. درواقع می‌توان گفت اولین باری که بازرگانان، اموال خود را از طریق دریا حمل کرده و با خطرات گوناگون مانند غرق شدن کشتی، توفان و راهزنی‌های دریایی مواجه شدند، به فکر راه‌حلی برای حفظ سرمایه‌های خود افتادند و به همین دلیل قوانین و مقررات خاص که همه آنها مربوط به بیمه دریایی بود به مرور تکامل یافت و مورد استفاده ملت‌ها قرار گرفت.

اگرچه مسائل مربوط به بیمه دریایی از همان سالهای دور مورد توجه بود و در طول زمان همواره توسعه یافت اما تا همین سالهای اخیر ضعفهایی در این صنعت وجود داشت که گاهی فعالان صنعت کشتیرانی و شرکتهای بزرگ نفتی را با مشکل مواجه می‌کرد. از آنجا که کشتیهای بزرگ تجاری و نفت کشتیهای اقیانوس‌پیما دارای ارزش اقتصادی بسیار بالایی هستند، به‌طوری که حتی ممکن است ارزش یکی از آنها از تمام دارایی یک شرکت بیمه بیشتر هم باشد، لذا بیمه‌گران نه‌تنها رغبتی به بیمه‌کردن این سرمایه‌ها ندارند بلکه گاهی توانایی آن را هم از لحاظ اقتصادی دارا نیستند. وجود چنین ملاحظاتی و پاسخ‌گویی شرکت‌های معمولی بیمه، صاحبان سرمایه را بر آن داشت که خود اقدام به تشکیل کلپ‌هایی کنند که مسئولیتهای یکدیگر را به صورت متقابل بیمه کنند به این معنا که اولاً حق بیمه‌ها را خود پرداخت کنند و در صورت بروز حادثه برای یکی از آنها، دیگران در جبران آن سهیم باشند. به عبارت دیگر خود هم بیمه‌گر و هم بیمه‌گذار باشند. نکته مهم در مورد این کلپ‌ها غیرانتفاعی بودن این کلپ‌هاست. درواقع شرکتهای بیمه معمولی به دنبال کسب منفعت هستند درحالی‌که اگرچه کلپ‌های حمایت و غرامت از جبران خسارات توسط دیگر اعضا منتفع می‌شوند ولی هدف اصلی و اولیه آنها از بیمه‌گری کسب سود مادی به معنای آنچه در مورد شرکتهای بیمه معمولی می‌شناسیم نیست.

در پی کارآمدی این ایده، کلپ‌های حمایت و غرامت به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی در صنعت بیمه دریایی مطرح شدند. امروزه شرکتهای کشتیرانی ناگزیر از عضویت در کلپ‌های حمایت و غرامت هستند. علی‌رغم گسترش حوزه فعالیت کلپ‌های حمایت و غرامت، تاکنون تحقیقی جامع که به بررسی ویژگیهای این کلپ‌ها در کشورهای دیگر و ماهیت آنها در حقوق ایران پرداخته باشد، در منابع فارسی نگاشته نشده است و نگارنده برای تکمیل تحقیق ناگزیر از ارتباط با کلپ‌های خارجی و استفاده از منابع کتابخانه‌ای این کلپ‌ها شد. شناخت ساختار، ویژگیها، نحوه عضویت و نحوه مدیریت این کلپ‌ها به همراه بررسی ماهوی این کلپ‌ها در حقوق ایران مسائل اصلی‌ای هستند که در این نوشتار مورد واکاوی قرار گرفته‌اند.

تاریخچه کلپ‌های حمایت و غرامت

استفاده از بیمه دریایی به‌عنوان ابزاری برای حمایت‌کردن از اشخاص در مقابل خطرات دریایی حداقل ریشه در ۲۵۰ سال قبل از میلاد مسیح دارد؛ اما ریشه‌های بیمه دریایی آن‌طور که امروزه آن را می‌شناسیم به قرن سیزدهم و به بازرگانان شهرهای لومباردی^۱، فلورانس^۲ و شهرهای هانزتیک^۳ آلمان شمالی بازمی‌گردد. این بازرگانان با سفرهای طولانی‌مدت خود به کشورهای اروپایی تشکیل بازارهای بیمه را سبب شدند که مهم‌ترین این بازارها کافه لویدز در لندن بود. این کافه در قرن هفدهم، مرکزی برای تجمع این تجار شد. تشکیل نخستین شرکت بیمه دانمارکی در سال ۱۷۲۶ و نخستین شرکت نروژی در سال ۱۸۰۹ نیز از آثار همین سفرها بود (Delfs, 2000, p. 9).

¹. Lombardy

². Florence

³. Hanseatic Towns

در پی مشکلات ایجاد شده در قضیه حبابهای دریای جنوب^۱ در اوایل قرن هفدهم، مهم‌ترین شرکتهای بیمه دریایی تشکیل شدند. این شرکتها تنها ریسکهای امن و بسیار محدودی را تحت پوشش قرار می‌دادند و حق بیمه‌های بسیار بالایی را دریافت می‌کردند. در نتیجه محدوده فعالیت و قدرت مانور اشخاص خصوصی برای ارائه خدمات بیمه‌ای چندان تحت تأثیر تأسیس این شرکتها قرار نگرفت.

تقریباً در همین زمان بود که تعدادی از مالکان کشتی که در بندرهای غیر از لندن فعالیت داشتند اقدام به تشکیل کلوپهای بدنه کشتی^۲ کردند. این کلوپها برای بیمه کردن بدنه کشتیها در مقابل خسارات فیزیکی و به صورت متقابل ایجاد شد. منظور از متقابل بودن این انجمنها این بود که هر عضو کلوپ سهمی از ریسکی را که توسط تمامی اعضای کلوپ به رسمیت شناخته شده بود، به عهده می‌گرفت. با این وجود این نوع برخورد متقابل به ضرر مالکان محتاط و کاردان تمام می‌شد زیرا این افراد می‌بایست تاوان بیشتری نسبت به مالکانی که کمتر احتیاط می‌کردند یا از مهارت کافی برخوردار نبودند، می‌پرداختند. در مقابل بیمه‌گران لویدز قادر بودند خدمات بیمه‌ای بهتری با شرایط مناسب‌تر و حق بیمه کمتر ارائه دهند. در نتیجه مالکان مسئولیت‌پذیرتر مایل به بیمه کردن کشتیهای خود در شرکت لویدز بودند و این چنین بود که از اهمیت کلوپهای بدنه کاسته شد.

قبل از نیمه دوم قرن نوزدهم، حوزه بیمه دریایی محدود به حمایت از اموال از جمله خود کشتی و محموله‌های تجاری آن بود؛ بنابراین، مسئولیت ناشی از آسیب وارده به یک کشتی دیگر چندان قابل جبران و بازایی بر اساس بیمه‌نامه‌های استاندارد آن زمان نبود. با این وجود تصمیم دادگاه انگلستان در پرونده وکس در مقابل سالوادور^۳ در سال ۱۸۳۶ به وضوح نشان داد که دعوی این چنینی به راحتی می‌تواند یک مالک کشتی را ورشکسته کند. در نتیجه، مسئولیت مالکان کشتیها در برابر اشخاص ثالث نیز تحت پوشش قرار گرفت. در آن زمان پوششهای بیمه‌ای تنها سه چهارم مسئولیت مالک کشتی را تحت پوشش قرار می‌داد. این چنین به نظر می‌آمد که یک چهارم باقی‌مانده برای این تحت پوشش قرار نمی‌گرفت که مالک خود نیز احساس مسئولیت کند، موارد ایمنی و نظامات را رعایت و از حوادث جلوگیری کند.

میزان مسئولیت بیشتر در نظر گرفته شده در نتیجه تصویب قانون حوادث مرگبار بریتانیا^۴ در سال ۱۸۴۶ و قوانین بعدی که موجب نگرانی بیشتر مالکان کشتیها شد منجر به تأسیس اولین کلوپ حمایت در سال ۱۸۵۵ با عنوان جامعه متقابل حمایت مالکان کشتیها^۵ شد که هم‌اکنون با نام کشتیهای بخار بریتانیا^۶ فعالیت می‌کند. با این وجود قواعد این جامعه تنها ریسکهای محدودی را تحت پوشش قرار می‌داد. این ریسکها شامل مسئولیت مالک در مقابل دعوای مرگ یا آسیبهای شخصی، بخش یک چهارم مسئولیت تصادم که توسط بیمه‌گران بدنه پوشش داده نمی‌شد و مبالغ مازاد در صورت بروز تصادم بود. مالکان کشتی چون در آن زمان می‌توانستند با استناد به قواعد گسترده معافیت، از مسئولیت در قرارداد حمل‌ونقل سر باز زنند، نیازی به بیمه برای پوشش مسئولیت حمل‌ونقل کالا و محموله‌های تجاری نداشتند.

به هر حال در سال ۱۸۷۰، غرق وستن هوپ^۷ باعث تجدیدنظر مالکان در این موضوع شد؛ زیرا مالکان این کشتی به خاطر انحراف مسیری که این کشتی پیدا کرده بود نمی‌توانستند به قواعد معافیت تمسک کنند و مسئول جبران خسارت کل محموله دریایی شدند. در نتیجه، اولین کلوپ غرامت در سال ۱۸۷۴ برای ایجاد پوشش در صورت وقوع ضرر یا زیان برای محموله‌های دریایی تشکیل شد. این چنین بود که در نهایت کلوپهای حمایت و غرامت^۸ از ادغام این دو انجمن تشکیل شدند (Mustill and Gilman, 1981, p. 130).

در گذشته، پوششهای حمایت و غرامت نامحدود بود و کلوپها خسارات را به طور کامل جبران می‌کردند. با این حال، در اواخر قرن نوزدهم گاهی میزان خسارات آن قدر زیاد بود که حتی برای اعضای یک کلوپ هم غیرقابل جبران می‌شد؛ لذا در سال ۱۸۹۹ کلوپهای حمایت و غرامت گروه لندن که در آن زمان شش کلوپ بودند اولین توافق مشارکت خود را برای مشارکت در تحمل بارهای مالی سنگین برای کاهش مسئولیت تک تک کلوپها امضا کردند (Poland and Rooth, 2015, p. 87).

1. South Sea Bubbles

2. Hull Clubs

3. De Vaux V Salvador

4. British Fatal Accidents Act

5. Shipowners Mutual Protection Society

6. Britannia Steam Ship

7. Westen Hope

8. Protection and Indemnity Clubs

اگرچه این همکاری در ابتدا محدود به کلپ‌هایی بود که در انگلستان واقع شده بودند و گروه لندن^۱ را تشکیل می‌دادند اما با عضویت کلپ‌های غیر لندن مانند کلپ‌های حوزه اسکانديناوی و کلپ ژاپن این گروه تغییر نام داد و در سال ۱۹۸۱ گروه بین‌المللی تشکیل شد. در همان ایام توافق‌نامه همکاری این گروه نیز تحت عنوان توافق گروه بین‌المللی^۲ (IGA) برای مشخص کردن شرایط همکاری این گروه امضا شد. در حال حاضر این گروه بین‌المللی سیزده عضو فعال دارد و بیمه مسئولیت نود درصد از کشتیهای اقیانوس‌پیما و نودوپنج درصد از نفت‌کشهای دنیا را به عهده دارد. اعضای کنونی این گروه به شرح ذیل‌اند:

۱. انجمن متقابل حمایت و غرامت مالکان کشتیهای بخار آمریکایی^۳؛
۲. شرکت بیمه اسکالد^۴؛
۳. شرکت حمایت و غرامت گارد^۵؛
۴. انجمن بیمه کشتیهای بخار بریتانیا^۶؛
۵. انجمن متقابل حمایت و غرامت مالکان کشتیهای ژاپن^۷؛
۶. انجمن متقابل مالکان کشتیهای لندن^۸؛
۷. انجمن حمایت و غرامت شمال انگلستان^۹؛
۸. انجمن متقابل حمایت و غرامت مالکان کشتیهای لوکزآمبورگ^{۱۰}؛
۹. انجمن متقابل حمایت و غرامت استاندارد مالکان کشتیهای بخار^{۱۱}؛
۱۰. انجمن متقابل تعهدگران کشتیهای بخار^{۱۲}؛
۱۱. کلپ سوئدی^{۱۳}؛
۱۲. انجمن بیمه متقابل کشتیهای بخار انگلستان^{۱۴}؛
۱۳. انجمن بیمه متقابل مالکان کشتیها در غرب انگلستان^{۱۵}.

حقوق و تعهدات کلپ‌های عضو گروه بین‌المللی توسط اساسنامه آن تعیین شده اما فعالیتهای اداری و روزمره آن توسط دبیرخانه این گروه در لندن اداره می‌شود. این دبیرخانه وظیفه حمایت از گروه‌های زیرمجموعه و نمایندگان این گروه در کشورهای مختلف را نیز به عهده دارد.

تعریف کلپ‌های حمایت و غرامت

کلپ حمایت و غرامت، انجمنی از مالکان و اجاره‌کنندگان است که هدف آن ارائه خدمات حمایتی و جبران خسارت در مقابل تعدادی مشخص از ریسک‌هاست. این ریسک‌ها به‌نوعی در عملیات صنعتی کشتی کاملاً اجتناب‌ناپذیر است. ویژگی این کلپ‌ها این است که این باشگاه‌ها انجمن‌هایی متقابل هستند بدین معنا که اعضا هم‌زمان هم بیمه‌گر و هم بیمه‌گذار محسوب می‌شوند (Hazelwood, 2000, pp. 6-8). در فرهنگ لغات بیمه‌های دریایی نوشته رابرت اچ براون، باشگاه‌های حمایت و غرامت چنین تعریف شده‌اند:

1. London Group
2. International Group Agreement
3. The American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc
4. Assuranceforeningen Skuld
5. Gard P.&I.(Bermuda) Ltd.
6. The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd
7. The Japan Ship Owner's Mutual Protection and Indemnity Association
8. The London Staem Ship Owner's Mutual Insurance Association
9. The North of London Protecting and Indemnity Association
10. The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association(Luxembourg)
11. The Standard Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association
12. The Steamship Mutual Underwriting Association Inc
13. The Swedish Club
14. The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association
15. The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association

«باشگاه‌های حمایت و غرامت انجمنهایی هستند که مالکان کشتی به وجود می‌آورند تا ریسکهایی را که در بازارهای معمولی بیمه نمی‌شوند پوشش دهند.» (Brown, 1993, pp. 65-69).

کلوپهای حمایت و غرامت در ابتدا به صورت انجمنهای ثبت‌نشده به همراه اعضایشان به‌عنوان بیمه‌گران و بیمه‌گذاران شروع به فعالیت کردند. این نوع فعالیت مخصوصاً زمانی که نزاعی پیش می‌آمد اشکالاتی به دنبال داشت. در پاسخ به حل این ایرادات، کلوپهای حمایت و غرامت اقدام به ایجاد شخصیتی حقوقی جدای از شخصیت اعضای خود کردند. امروزه تمامی این کلوپها دارای شخصیت حقوقی مجزا از اعضا هستند؛ در نتیجه می‌توانند خود به تنهایی فارغ از شخصیت اعضا اقدام به انعقاد قرارداد بیمه کنند. اغلب کلوپهای حمایت و غرامت انگلیسی در قالب شرکت با مسئولیت محدود تشکیل شده‌اند اما کلوپهای نروژی به‌عنوان انجمنهای خاص متقابل و بر اساس قانون نروژ شکل گرفته‌اند (Semark, 2010, p. 112).

به‌عنوان مثال، ماده ۴ (۵) قوانین کلوپ گارد بیان می‌دارد: اعضا هیچ‌گونه مسئولیتی در مقابل تعهدات انجمن ندارند... معنای این عبارت این است که انجمن فارغ از اعضای خود دارای شخصیت حقوقی است که طرف حقوق و تعهدات قرار می‌گیرد (Gard Rules, 2017). یکی از ویژگیهای تعریف‌کننده یک کلوپ متقابل، طبیعت غیرانتفاعی آن است. این کلوپها به دنبال سود و منفعت نیستند بلکه هدف آنها، منفعت اعضایشان است که هم صاحبان سرمایه و هم مشتریان کلوپ محسوب می‌شوند. درآمد کلوپ که توسط اعضا و به‌وسیله حق‌بیمه‌ها تأمین می‌شود تنها به‌اندازه‌ای است که پاسخگوی مسئولیتهای کلوپ باشد و هیچ‌گونه سودی برای سرمایه‌گذاران به‌همراه ندارد. اغلب کلوپهای حمایت و غرامت با ایجاد تعادل بین سرمایه کلوپ و مسئولیتهای موجود، به جبران خسارت می‌پردازند. اعضای که در یکسال مالی وارد کلوپ می‌شوند فقط حق‌بیمه متناسب با دعاوی همان سال مالی را پرداخت می‌کنند زیرا پرداخت حق‌بیمه برای دعاوی سالهای گذشته با روح طرفینی بودن کلوپ در تعارض است. حالت طرفینی بودن سود در میان اعضا در شیوه مدیریت مسئولین و مدیران کلوپ ظاهر می‌شود. نحوه مدیریت کلوپ بیشتر به صلاحدید مدیران و متصدیان کلوپ بستگی دارد لذا همین قدرت مانور مدیران این اجازه را به آنها می‌دهد که از منافع طرفینی اعضای کلوپ به بهترین وجه حفاظت کنند.

عضویت در کلوپهای حمایت و غرامت

ورود کشتی توسط مالک یا اجاره‌کننده کشتی در کلوپ به معنای عضویت در کلوپ است. اگر این ورود به صورت اشتراکی و توسط بیشتر از یک نفر صورت گیرد مالکان یا اجاره‌کنندگان در دسته اعضای اشتراکی^۱ قرار می‌گیرند. مالک کشتی می‌تواند شخص حقیقی و یا حقوقی باشد. برای ثبت، کشتی می‌تواند به سهام تقسیم شده باشد و اشخاص مختلف مالکان این سهام باشند یا اینکه جزء اموال مشاعی باشد و هم‌زمان چندین مالک داشته باشد. هر اجاره‌کننده‌ای چه اجاره‌کننده سفری و چه اجاره‌کننده زمانی می‌تواند به‌عنوان عضو، وارد کلوپ شود اما اجاره‌کنندگان زمانی و سفری نمی‌توانند اعضای مشترک باشند. این اعضا از تمامی مزایای کلوپ بهره‌مندند و حتی حق رأی نیز دارند (Gold Edgar, 2002, p. 100). کلوپ می‌تواند ورود یک کشتی را از طریق بیمه اتکایی از یک بیمه‌کننده اولیه بپذیرد. اگر چنین اتفاقی افتد، کلوپ می‌تواند به صلاحدید خود ورود بیمه‌کننده، مالک یا اجاره‌کننده را عضویت تلقی کند. به‌علاوه، مالکی که بیش از یک کشتی دارد نیز می‌تواند کشتیهای خود را عضو کلوپهای مختلف کند. عضویت با اولین ورود شروع و با فسخ یا پایان‌دادن به قرارداد آخرین کشتی خاتمه می‌یابد. ختم یا فسخ ورود می‌تواند توسط مالک، کلوپ و یا در بعضی موارد به صورت خودکار (انفساخ) رخ دهد. از آنجا که کلوپ تنها در مقابل دعاوی‌ای که در سال ورود رخ می‌دهد مسئول است، عضو هم تنها مسئول حق‌بیمه‌های تا قبل از فسخ قرارداد است. همان‌طور که اشاره شد، اصطلاحات و شرایط قرارداد بین عضو و کلوپ در گواهی ورود به طور کامل آورده شده است؛ و بر اساس قواعد و قوانین کلوپ و انجمن^۲ مطرح شده است. اگرچه اعضا موظف‌اند سرمایه کافی برای حل و فصل دعاوی توسط کلوپ را در اختیارش قرار دهند اما اعضا مسئولیت مستقیم برای دعاوی بیمه و تعهدات دیگر ندارند. هر مدعی‌ای باید ادعای خود را علیه کلوپ و نه اعضای آن مطرح کند و اگر کلوپ نتواند دعوا را فیصله دهد مدعی حق اقامه دعوا علیه عضو را ندارد.

¹. Joint Members

². Associations Statutes and Rules

نحوه مدیریت کلوب‌های حمایت و غرامت

کنترل حقوقی و نهایی کلوب بر عهده اعضای کلوب است که به‌عنوان مالکان کلوب شناخته می‌شوند. این اعضا بر اساس رأی‌گیری‌ای که در جلسات عمومی^۱ کلوب انجام می‌شود انتخاب می‌شوند. مسئولیت مدیریت کلوب بر عهده هیئت‌مدیره^۲ کلوب است. هیئت‌مدیره نیز بخشی از اختیارات خود را به بخش امور اجرایی کلوب اختصاص می‌دهد که به صورت تمام‌وقت مشغول به انجام امور روزمره و اداری کلوب هستند (Gold Edgar, 2002, p. 102).

علاوه بر اینکه هیئت‌مدیره وظیفه تعیین سیاست‌های کلی کلوب را بر عهده دارد، نظارت بر تمامی قوانین و مقررات کلوب و اجرای درست آنها نیز از جمله وظایف هیئت‌مدیره است. این هیئت وظایف اجرایی دیگری نیز دارد از جمله اینکه: محدوده قوانین و مقررات و حوزه اعمال آنها را معین می‌کند؛ اصولی را برای مدیریت سرمایه تعیین می‌کند؛

در مورد میزان حق‌بیمه‌ها، زمانهای درخواست حق‌بیمه‌مزداد و بازکردن و بستن سالهای مالی تصمیم‌گیری می‌کند. در مورد خود هیئت‌مدیره و چگونگی تقسیم مسئولیتها تصمیم اتخاذ می‌کند (Insurance Activity Act, Chapter 5).

بر اساس قوانین کلوبها و قوانین کشورهای حوزه اسکاندیناوی مانند نروژ، کلوبها ناگزیر از داشتن «کمیته اجرایی»^۳ نیز هستند. این کمیته مسئول رفع و رجوع امور اداری و روزمره کلوب است و تمامی اموری که در صلاحیت جلسه عمومی و هیئت‌مدیره نیست را حل و فصل می‌کند. معمولاً مهم‌ترین اقدامات این کمیته در قوانین کلوبها آمده است. این اقدامات شامل رسیدگی به امور اجرایی، حل و فصل دعاوی، انعقاد قراردادهای بیمه اتکایی، مدیریت کارکنان اجرایی کلوب و مدیریت سرمایه‌های کلوب بر اساس خط‌ومشی‌های تعیین‌شده توسط هیئت‌مدیره است.

هیئت اجرایی در زمان اتخاذ تصمیمهای مهم، پیشنهادهایی را برای هیئت‌مدیره ارسال می‌کند. از جمله این موارد گزارش سالانه کلوب، تغییر در قوانین، تغییر در حق‌بیمه‌ها و حق‌بیمه‌های مزداد است. اعضای کمیته اجرایی، رئیس هیئت‌مدیره، حداقل ۵ و حداکثر ۸ نفر از اعضای جلسه عمومی انتخاب می‌شوند.

حقوق و تکالیف طرفین در کلوبهای حمایت و غرامت

رعایت اصل حسن‌نیت یکی از وظایف اصلی طرفین در قرارداد بیمه حمایت و غرامت است. زمانی که یک قرارداد در حال مذاکرات اولیه برای تنظیم است بیمه‌گر بایستی قادر باشد در مورد اینکه ریسک را بپذیرد یا خیر تصمیمی با اطلاع کامل بگیرد (بابائی، ۱۳۸۲، ص ۴۹). اینکه بیمه‌گر بخواهد تمامی ابعاد و حقایق را بررسی کند تقریباً کاری غیرممکن است زیرا بخشی از این اطلاعات تنها در دسترس پیشنهاددهنده است. بر این اساس پیشنهاددهنده بر اساس قانون موظف است تمامی حقایق را که در قرارداد نقش اساسی و مؤثر دارند، بیان کند. از طرف دیگر، بیمه‌گر هم بایستی بر اساس حسن‌نیت رفتار کند.

یکی دیگر از اصول بنیادین بیمه دریایی وجود سودی است که در نتیجه انعقاد قرارداد بیمه متوجه بیمه‌گذار باشد. این سود می‌تواند مرتبط با معامله دریایی یا اموالی که در این معاملات در معرض خطر قراردارند باشد. در این موارد بیمه‌گذار می‌تواند از امنیت اموال خود یا رسیدن به موقع کشتی به مقصد سود ببرد و یا در موارد خسارت یا ممنوعیت فعالیت از این بیمه جبران خسارت کند و از این طریق منتفع شود (Parks, 1987, p. 183).

علاوه بر اصول بنیادین و کلی حقوق بیمه، چهار عامل وجود دارند که در رابطه با پوشش حمایت و غرامت از اهمیت بسیاری برخوردارند. اولاً این نوع پوشش به‌عنوان پاسخی مستقیم به نیاز مالکان کشتیها به بیمه مسئولیت توسعه یافته است؛ بنابراین تنها آن دسته از مسئولیتها و ضررها که در پوشش بیمه حمایت و غرامت ذکر شده‌اند قابل پوشش هستند. به عبارت دیگر پوشش حمایت و غرامت یک بیمه با ریسک مشخص است. ثانیاً بیمه حمایت و غرامت همیشه با کشتی بیمه‌شده در ارتباط است. به عبارت دیگر، مسئولیت ضررهایی که بیمه‌گذار متحمل می‌شود ولی ارتباطی با کشتی بیمه‌شده ندارد، خارج از پوشش حمایت و غرامت است. ثالثاً، پوشش برای دعاوی مزداد نیز محدودیت خاصی ندارد ولی مالک می‌تواند همیشه از حقتش برای محدودکردن مسئولیت خود استفاده کند و در نهایت بیمه حمایت و غرامت یک بیمه غرامت

1. General Meeting

2. Board of Directors

3. Executive Committee

است؛ بدین معنا که کلپ تنها زمانی موظف است خسارت بیمه‌گذار را بپردازد که بیمه‌گذار مسئولیت خود نسبت به خواهان شخص ثالث را رفع و رجوع کرده باشد.

مسئولیت‌های مهم و اصلی‌ای که هم‌اکنون توسط اکثر کلپ‌ها پوشش داده می‌شوند شامل موارد زیر هستند:

مسئولیت ناشی از حمل محموله و بار دریایی؛
مسئولیت آلودگی؛
مسئولیت مرگ و آسیب خدمه، مسافران و کارکنان کشتی؛
مسئولیت ناشی از آسیب به اشیای ثابت و شناور و اموال دیگر؛
بخشی از مسئولیت ناشی از تصادم که ذیل بیمه بدنه کشتی پوشش داده نشده باشد؛
مسئولیت ناشی از جمع‌آوری لاشه کشتی.

بررسی ماهیت کلپ‌های حمایت و غرامت در حقوق ایران

به رغم وسعت و اهمیت مباحث بیمه دریایی و فعالیتهای مرتبط با این صنعت در ایران، متأسفانه تا به حال توجه بسیار کمی به این بخش از بیمه شده است و بسیاری از احکام و قواعد حقوقی مربوط، مبهم و نامشخص هستند و با وجود تأثیر به‌سزایی که فعالیتهای دریایی در سلامت محیط زیست، بازرگانی دریایی، اقتصاد ملی و حتی امنیت کشور دارد، توسعه کمی و کیفی قوانین و مقررات مربوط به این نوع فعالیتهای چندان مورد توجه واقع نشده است (نجفی اسفاد، ۱۳۹۲، ص ۷).

اگرچه سابقه فعالیتهای بیمه‌ای در ایران به حدود یک قرن می‌رسد، ولی تعداد کتابها و تحقیق‌های انجام‌شده در مورد حقوق بیمه دریایی برای تبیین ابعاد مختلف فعالیتهای بسیار اندک بوده و عملاً کتابی جامع و قابل توجه در مورد حقوق بیمه دریایی که به تمامی ابعاد این رشته پرداخته باشد به نگارش در نیامده است.

فعالیت کلپ‌های حمایت و غرامت در دنیا خود پدیده‌ای نوظهور است و نسبت به بقیه شاخه‌های بیمه دریایی که ریشه در قبل از میلاد مسیح دارد، تنها صدوپنجاه سال عمر دارد. ضعف موجود در عملیات بیمه دریایی، نبود قانونی جامع و مشخص در این حوزه و به طور خاص کمیود منابع و محدودبودن فعالیتهای در حوزه بیمه حمایت و غرامت، بررسی ماهیت این کلپ‌ها در حقوق ایران را اندکی با چالش مواجه می‌کند اما نمی‌توان از این مهم نیز چشم پوشید که بیمه‌های حمایت و غرامت در دنیای امروز نقشی بسیار تعیین‌کننده و کاربردی دارند و ما به بهانه جدیدبودن این شاخه نیازی به شناخت دقیق آن نداریم.

شرکت‌های کشتیرانی ایرانی و به‌خصوص شرکت ملی نفت کش ایران به‌عنوان بزرگ‌ترین شرکت نفت کش در خاورمیانه ناگزیر از عقد قرارداد و عضویت در این کلپ‌هاست و شناخت و بررسی حقوقی ماهیت این کلپ‌ها تنها وظیفه جامعه علمی و حقوقی کشور است. به‌علاوه اینکه در سالهای اخیر به علت شرایط تحریم و فشارهای اقتصادی و محدودیتهای موجود، این شرکتها ناگزیر از تأسیس اولین مؤسسه حمایت و غرامت مالکان کشتیها تحت عنوان مؤسسه بیمه متقابل کیش (KISH P&I) شده‌اند که تاکنون ماهیت و ساختار این کلپ در حقوق ایران مورد بررسی قرار نگرفته است (پورتال مؤسسه متقابل کیش، ۱۳۹۵).

مؤسسه بیمه متقابل کیش در سال ۱۳۹۰ به منظور تحت پوشش قراردادن مسئولیت مالکان کشتیها در قبال اشخاص ثالث و جبران خسارت متحمل‌شده توسط آنان، برای پرکردن خلأهای ناشی از تحریم‌های جمهوری اسلامی ایران و برای برون‌رفت از این شرایط در وضعیتی کاملاً اضطراری تأسیس شد. این کلپ بر اساس بند ۵ ماده واحده قانون اصلاح قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب سال ۱۳۷۷ تحت عنوان مؤسسه غیرانتفاعی در بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به ثبت رسیده است. بر اساس این ماده واحده «تأسیس و فعالیت مؤسسات بیمه ایرانی با سرمایه داخلی و خارجی و شعب و نمایندگی آنها و مؤسسات کارگزاری بیمه در مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران مجاز و صرفاً تابع مقرراتی است که به پیشنهاد بیمه مرکزی ایران به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید».

علی‌رغم اینکه مؤسسه بیمه متقابل کیش به‌عنوان اولین کلپ حمایت و غرامت ایرانی ذیل عنوان مؤسسه غیرانتفاعی تأسیس شده است اما به نظر می‌رسد این قالب بر اساس تقسیم‌بندی شرکتها و مؤسسات در قانون تجارت و با توجه به ماهیت فعالیتهای این نوع انجمنها قالب صحیحی نیست و بایستی مورد بازنگری قرار گیرد، به‌علاوه اینکه نامی که متعاقدين برای عقد انتخاب می‌کنند و قالبی که خود برمی‌گزینند تأثیری در ماهیت عقد و نوع دقیق تشکیلات ندارد و این حقوق‌دانان هستند که با بررسی ماهیت توافق نام واقعی آن را احراز می‌کنند

(کاتوزیان، ۱۳۷۰، ص ۴). لذا در این نوشتار با توجه به قوانین و تعاریف مطرح در قوانین و حقوق موضوعه ماهیت دقیق این کلپوها را در حقوق ایران بررسی می‌کنیم.

بر اساس ماده ۱ آیین‌نامه اصلاحی ثبت تشکیلات و مؤسسات غیرتجارتی (مصوب سال ۱۳۳۷):

«مقصود از تشکیلات و مؤسسات غیرتجارتی مذکور در ماده ۵۸۴ قانون تجارت کلیه تشکیلات و مؤسساتی هستند که برای مقاصد غیرتجارتی از قبیل امور علمی یا ادبی یا امور خیریه و امثال آن تشکیل می‌شود، اعم از آنکه مؤسسان و تشکیل‌دهندگان قصد انتفاع داشته یا نداشته باشند».

لذا در حقوق ایران، ضابطه تفاوت تشکیلات تجارتی از غیرتجارتی بردن سود و تقسیم آن میان اعضا نیست بلکه آنچه ملاک تفکیک محسوب می‌شود، موضوع تشکیلات مزبور است؛ یعنی فعالیتی که آن تشکیلات برای انجام‌دادنش به وجود آمده است. اگر فعالیت گروهی جنبه علمی یا ادبی یا امور خیریه و به طور کلی جنبه معنوی داشته باشد، گروه یک مؤسسه غیرتجارتی را تشکیل می‌دهد، حتی اگر فعالیتش برای بردن سود مادی و تقسیم آن میان اعضا باشد. برعکس، اگر فعالیت گروه از نوع علمی یا ادبی یا امور خیریه و امثال آن نباشد، گروه یک تشکیلات تجارتی است، مشروط بر اینکه هدف از تشکیل آن بردن سود و تقسیم آن میان اعضای گروه باشد (اسکینی، ۱۳۸۸، ص ۳۶).

با توجه به این اصل که ضابطه تفاوت تشکیلات تجارتی از تشکیلات غیرتجارتی موضوع تشکیلات مزبور است و با توجه به سنخ فعالیت کلپوهای حمایت و غرامت که برای تحت پوشش قراردادن مسئولیت مالکان کشتیها در قبال اشخاص ثالث و جبران خسارت متحمل‌شده توسط آنان تشکیل می‌شوند می‌توان چنین استدلال کرد که تشکیل این کلپوها در قالب مؤسسه غیرانتفاعی صحیح نیست زیرا موضوع فعالیت این انجمنها جنبه علمی و ادبی و امور خیریه و به طور کلی امور معنوی نیست بلکه هدف از تشکیل این کلپوها ارائه نوعی از خدمات بیمه‌ای در قالبی خاص و فراهم کردن تعدادی از پوششهاست که توسط شرکتهای بیمه معمولی ارائه نمی‌شوند. پس با توجه به سنخ فعالیت این کلپوها مشخص شد که ثبت این تشکیلات در قالب مؤسسه غیرانتفاعی صحیح نیست.

البته همان‌طور که گذشت شرط اینکه تشکیلاتی، تجارتی محسوب شود آن است که هدف از تشکیل آن بردن سود و تقسیم آن میان اعضا باشد. لذا ممکن است این شبهه به ذهن خطور کند که این کلپوها تشکیلات تجارتی نیستند زیرا اعضا به دنبال کسب سود و منفعت نیستند و تنها با هدف تحت پوشش قراردادن مسئولیتهای یکدیگر وارد این تشکیلات می‌شوند. برای روشن‌تر شدن مطلب باید بدانیم منظور از سود چیست. گفته شده است که سود چیزی است که «در نتیجه تقسیم آن در مواقع معینی که ممکن است سال‌به‌سال باشد یا در انقضای مدت شرکت، مبلغی به سرمایه شرکت اضافه شود» (ستوده تهرانی، ۱۳۴۷، ص ۱۹۴)؛ اما باید توجه کرد که سود فقط چیزی نیست که بر ثروت شریک می‌افزاید، بلکه هرگونه صرفه‌جویی ناشی از تقلیل هزینه‌های شرکا نیز ممکن است سود به حساب آید (اسکینی، ۱۳۸۸، ص ۳۴)؛ و در مورد کلپوهای حمایت و غرامت نیز این مطلب که اعضا از تشکیل آن سود می‌برند پرواضح است زیرا جبران خسارات وارده و پوشش مسئولیت اعضا مطمئناً به تقلیل هزینه‌های آنها خواهد انجامید و به عبارت دیگر اعضا از تشکیل این کلپوها سود می‌برند هرچند معنای این سود افزوده‌شدن مستقیم ثروت اعضا نباشد.

اما اینکه ماهیت حقوقی دقیق کلپوهای حمایت و غرامت در حقوق ایران چیست و این کلپوها در چه قالبی می‌توانند فعالیت کنند نیاز به بررسی قوانین دیگری از جمله قانون تجارت و قانون بیمه دارد که در ذیل به آن پرداخته‌ایم.

بر اساس بند ۹ ماده ۲ قانون تجارت هرگونه عملیات بیمه بحری و غیربحری از جمله معاملات تجارتی محسوب است و از طرفی با توجه به تعریف کلپوها مشخص شد که عملیات اصلی این انجمنها ارائه پوششهای بیمه‌ای است که توسط شرکتهای بیمه معمولی ارائه نمی‌شود لذا می‌توان نتیجه گرفت فعالیت این شرکتهای از جمله عملیات تجاری است و در این مورد شکی وجود ندارد.

مطابق ماده ۳۱ قانون تشکیل بیمه مرکزی ایران و بیمه‌گری:

«عملیات بیمه در ایران به وسیله شرکتهای سهامی عام ایرانی که کلیه سهام آنها بانام بوده و با رعایت این قانون و طبق قانون تجارت به ثبت رسیده باشد انجام خواهد شد».

ماده ۳۷ این قانون مقرر می‌دارد: «ثبت هر مؤسسه بیمه در ایران موکول به ارائه پروانه تأسیس که از طرف بیمه مرکزی ایران صادر می‌شود خواهد بود...».

بدین نحو تنها شرکتهایی که مجوز خاص از بیمه مرکزی ایران اخذ کرده‌اند می‌توانند به‌عنوان بیمه‌گر در ایران فعالیت کنند و اشخاص حقیقی و حقوقی فاقد پروانه از این امر منع شده‌اند.

لذا با توجه به ماده ۳۱ قانون تشکیل بیمه مرکزی ایران و با توجه به اینکه عملیات بیمه بحری از جمله عملیات تجاری محسوب است، قالب صحیحی که کلوبهای حمایت و غرامت می‌توانند در آن شکل گرفته و اقدام به فعالیت کنند قالب شرکت سهامی عام است.

نتایج و بحث

با توجه به آنچه در مجموع بیان شد و اینکه بیمه حمایت و غرامت در صنعت دریایی امروز جمهوری اسلامی ایران از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است مشخص شد بررسی ساختار و نحوه شکل‌گیری و مدیریت این نوع از بیمه‌های دریایی به علت نداشتن سابقه بررسی حقوقی اهمیت به‌سزایی دارد. نوع پوششها و ریسکهایی که معمولاً در این نوع از کلوبها ارائه می‌شود توسط شرکتهای بیمه معمولی صادر نمی‌شود و مالکان کشتیها ناگزیر از عضویت در این کلوبها هستند؛ لذا در این تحقیق به معرفی و بررسی ابعاد مختلف این کلوبها پرداختیم. در سالهای اخیر، تأسیس اولین مؤسسه متقابل حمایت و غرامت در ایران، ما را بر آن داشت که ماهیت این کلوبها را با توجه به حقوق داخلی بررسی کنیم و در حقوق ایران آن را مورد واکاوی قرار دهیم. با توجه به آنچه در بخش اخیر این نوشتار آمد مشخص کردیم تأسیس این انجمنها در قالب مؤسسه غیرانتفاعی صحیح نیست و در تعریف قانونی و حقوقی این نوع از تشکیلات نمی‌گنجد و از آنجا که این کلوبها به ارائه خدمات بیمه‌ای می‌پردازند و خود دارای شخصیت حقوقی مستقل از اعضا هستند بایستی این انجمنها را در قالب شرکت سهامی تأسیس کرد. البته باید توجه کرد که اگرچه کلوبهای حمایت و غرامت از لحاظ شکلی شبیه شرکتهای بیمه معمولی خواهند بود اما دارای ماهیت متفاوتی هستند زیرا هدف از تشکیل آنها کسب سود و تقسیم آن در میان سهام‌داران نیست بلکه هدف در این انجمنها کمک به دیگر اعضا در جبران خسارات و کاهش هزینه‌هاست. همچنین باید توجه داشت که بررسی تمامی ابعاد این کلوبها در سطح چنین نوشتاری نمی‌گنجد و همان‌طور که بیان شد از آنجا که تاکنون چندان به این موضوع پرداخته نشده این تحقیق حقوقی سنگ بنایی ابتدایی و بنیادین برای معرفی و بررسی ابعاد مختلف حقوقی، اقتصادی و سیاسی این کلوبها در تحقیقات آتی خواهد بود.

منابع و ماخذ

- اسکینی، ر.، (۱۳۸۸). دوره حقوق تجارت، شرکتهای تجاری. جلد اول. تهران: انتشارات سمت، صص ۳۴ و ۳۶.
بابائی، ا.، (۱۳۸۲). حقوق بیمه. تهران: انتشارات سمت. چاپ ۳. ص ۴۹.
کاتوزیان، ن.، (۱۳۷۰). حقوق مدنی، دوره مقدماتی، اعمال حقوقی. شرکت انتشار. ص ۴.
ستوده تهرانی، ح.، (۱۳۴۷). حقوق تجارت. جلد اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران. ص ۱۹۴.
نجفی اسفاد، م.، (۱۳۹۲). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت). چ اول. ص ۷.

- Brown, R.H., (1993). Marine Insurance. Witherby.
Delfs, L., (2000). Rules and Exceptions. Gothenburg: Swedish Club.
Gold, E., (2002). Gard Guidance on P&I Insurance. 5th ed. Gard publication.
Gard Rules., (2017). Norway.
Hazelwood, S., (2000). P&I Clubs Law and Practice. 3rd Ed. London: Lloyd's Press.
Birds, J.; Hird, N.J., (2001). Birds' modern insurance law. 5th Ed. London.
Poland, S.; Rooth, T., (2015). Gard Handbook on P&I Insurance. 4th Ed. Arendal. Guard.
Parks, A.L., (1987). The Law and Practice of Marine Insurance And Average. Centreville, MD: Cornell Maritime Press.
Semark, D., (2010). P&I Clubs Law and Practice. 4th Ed. London: Lloyd's Press.
Mustill, S.M.J.; Gilman, J.C., (1981). Arnould's law of marine insurance and average. Stevens.